Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XIX. Warszawa, 23 sierpnia 1937 r. Nr 34.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.
(z zakresu wyszkolenia personelu P. K. P.)

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ogólny i Osobowy.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

273.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 września 1930r., w sprawie uzupełnienia egzaminów na stanowisko adiunkta, przez pracowników byłego zaboru pruskiego.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

1) pracownikom, którzy przed dniem 1 lipca 1929 r. t.j. przed wejściem w życie Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P.K.P. (Nr A-5), złożyli egzamin fachowy I kl. według § 32 dawnych przepisów egzaminacyjnych z dnia 1/IV. 1914, oraz tych pracowników, którzy złożyli przed dniem 1 lipca 1929 r. egzamin na asystenta według § 31 wspomnianych przepisów, ponadto egzamin uzupełniający z przedmiotów wyszczególnionych w punktach od 2 do 5, ust. (4) § 32, tych przepisów, należy traktować równorzędnie z pracownikami, posiadającymi egzamin na adiunkta, przewidziany w § 56 przepisów Nr A-5, — a to w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21.I. 1925 r. Nr I/405/2/25, (Dzien. Urz. M. K. Nr 2, z roku 1925, Część II, ust. (5), str. 36);

2) pracownicy, którzy przed dniem 1 lipca 1929 r. złożyli egzamin na asystenta, według § 31 dawnych przepisów egzaminacyjnych z dn. 1.IV. 1914, zwolnieni są zatym od składania egzaminu na „adiunkta", przewidzianego w § 56 przepisów Nr A-5, muszą natomiast poddawać się egzaminowi uzupełniającemu z przedmiotów wyszczególnionych w punktach od 2 do 5, ust. (4), § 32 dawnych przepisów egzaminacyjnych z dnia 1.IV. 1914, a to w zakresie odpowiadającym wymaganiom § 56 Przepisów Nr A 5; w tym wypadku należy ten egzamin uzupełniający uważać jako równorzędny z egzaminem na adiunkta, przewidzianym w § 56 przepisów Nr A-5;

3) pracownicy, którzy do dnia 30 czerwca 1929 r. nie złożyli egzaminu na asystenta według § 31, lub egzaminu fachowego I klasy, według § 32, dawnych przepisów egzaminacyjnych z dnia 1/IV. 1914, muszą, celem możności otrzymania VIII grupy uposażenia, poddawać się egzaminowi na adiunkta w pełnym zakresie, jaki przewidują przepisy Nr A-5.

Nr P. I. 14869/30.

274.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 175 w sprawie uznania egzaminów personelu drużyn konduktorskich, złożonych przed wejściem w życie Przepisów Nr A 5.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

1) konduktorzy, którzy przed wejściem w życie przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. (Nr A. 5) złożyli egzaminy na „konduktora pociągu towarowego" i „konduktora pociągu osobowego", według przepisów austriackich, mogą być dopuszczani do egzaminu na kierownika pociągu II kl. (§ 27 przepisów Nr A. 5), bez obowiązku składania egzaminu na stanowisko koduktora I kl. Zakres egzaminu należy uzupełnić przedmiotami, wskazanymi w § 26 przepisów Nr A. 5, lit. b) pkt. 3) i 5);

2) w służbie konduktorskiej należy uznać jako równorzędne egzaminy, złożone przed 1 lipca 1929 r. na podstawie niemieckich przepisów egzeminacyjnych z dnia 1 kwietnia 1914 r., z egzaminami, ustanowionymi w przepisach o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P., Nr A. 5, w sposób następujący:

a) egzamin na konduktora, z § 14 A. niemieckich przepisów, — z egzaminem na hamulcowego według § 25 Przepisów Nr A. 5,

b) egzamin na konduktora z § 14 A. i B., oraz egzamin w służbie ładowniczej, z art. 9 niemieckich przepisów łącznie, — z egzaminem na konduktora I kl. — według § 28 Przepisów Nr A. 5;

c) egzamin na kierownika pociągu z § 17 niemieckich przepisów, z egzaminem na kierownika pociągu II kl. według § 27 i egzaminem na kierownika pociągu I kl. według § 28 przepisów Nr A. 5;

3) pracownicy, którzy złożyli egzamin na kierownika pociągu na podstawie dawniejszych przepisów egzaminacyjnych austriackich, zastąpionych Przepisami Nr A. 5, zwolnieni są od składania egzaminu na kierownika pociągu I kl. i mogą być, na podstawie posiadanego egzaminu, mianowani na stanowiska kierowników pociągu I kl., bez względu na okres czasu, przez który zajmowali stanowiska kierowników pocią-

gu II kl.; zaznacza się przy tym, że § 28 Przepisów Nr A. 5 stosuje się tylko do tych pracowników, którzy egzamin na kierownika pociągu II kl. złożyli, lub będą składać, na podstawie Przepisów Nr A. 5.

Jednocześnie tracą swą ważność okólniki: niki:

a) z 13.V. 1930 Nr P. 2/12099/30,
b) z 27.III. 1931 Nr P. 2/28318/30,
c) z 9.X. 1934 Nr P. 5-57/24/34.

Nr P. 5-57/24/37.

275.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 czerwca 1931 r. Nr 185 w sprawie egzaminów na kolejach wąskotorowych.

Personel kolei wąskotorowych powinien posiadać przygotowanie fachowe w tym samym zakresie, co personel kolei normalnotorowych i obowiązany jest do składania tych samych egzaminów ścisłych, które przewidują Przepisy Nr A. 5 dla pracowników kolei normalnotorowych.

Ułatwi to racjonalną gospodarką personalną, gdyż Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych będą miały możność przenoszenia personelu, w razie potrzeby, z kolei wąskotorowych na normalnotorowe, a ponadto umożliwi personelowi młodszemu wyszkolenie się w służbie i przejście z kolei wąskotorowych na normalnotorowe, gdzie stanowiska są wyżej zaszeregowane.

Przy egzaminach ścisłych, składanych przez pracowników kolei wąskotorowych, powinien brać udział w komisjach egzaminacyjnych, których skład pozostaje ten sam co dla pracowników kolei normalnotorowych, również przedstawiciel wydziału kolei wąskotorowych.

Nr P. 1/6186/30.

276.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 września 1930 r. w sprawie zaliczenia egzaminu rachunkowego przy składaniu egzaminu na adiunkta.

Pracowników, którzy złożyli egzamin rachunkowy „w pełnym zakresie", przewidziany w § 59 Przepisów Nr A. 5, należy przy ewentualnym składaniu egzaminu na adiunkta zwalniać z tych przedmiotów, którego wchodzą w zakres wspomnianego egzaminu rachunkowego.

Nr P. 1/18977/30.

277.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 września 1928 r. w sprawie stosowania ulg względem inwalidów wojennych przy składaniu egzaminu na asystenta.

Ministerstwo Komunikacji upoważnia Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych do stosowania względem inwalidów wojennych, stale niezdolnych z powodu wad fizycznych do wykonywania służby ruchu, a pozostających w służbie handlowo-taryfowej, ulg przy egzaminie na asystenta z dziedziny przepisów, odnoszących się **wyłącznie do służby ruchu.**

Nr I. 10816/2/28.

278.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 sierpnia 1933 r. o nie poddawaniu pracowników egzaminowi na podasystenta.

Ponieważ stanowisko (tytuł służbowy) „podasystent" nie jest przewidziane w schemacie stanowisk etatowych (tytułów służbowych) na P. K. P., zawartym w rozporządzeniu Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na Kolejach Państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr 2 z 1925 r.), ani w późniejszych uzupełnieniach do tychże przepisów, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych nie dopuszczać pracowników do egzaminu przewidzianego na to stanowisko w § 18 Przepisów Nr A. 5.

Nr POIII. 57/10/33.

279.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 sierpnia 1931 r., w sprawie powoływania do egzaminów ścisłych kandydatów na stanowiska związane z ruchem pociągów.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

W myśl postanowień § 4 Przepisów Nr A. 5, do samodzielnego pełnienia służby na stanowiskach przewidzianych dla pracowników etatowych, mogą być powoływani pracownicy po złożeniu egzaminu tymczasowego, przy czym ustęp (3) wspomnianego paragrafu wyszczególnia te stanowiska, przed objęciem których odnośni pracownicy muszą się bezwzględnie poddać egzaminowi ścisłemu.

Jakkolwiek ustęp (3) § 4 nie wymienia stanowisk zawiadowcy odcinka drogowego i zawiadowcy odcinka sygnałowego, to jednak,

z uwagi na to, że pracownicy pełniący służbę na tych stanowiskach wykonują służbę związaną z ruchem pociągów i za bezpieczeństwo ruchu są w swoim zakresie odpowiedzialni, należy na stanowiska zawiadowcy odcinka drogowego i sygnałowego powoływać tylko tych pracowników, którzy złożą poprzednio przepisany egzamin ścisły na to stanowisko. Również pracownicy mający pełnić czynności kontrolne (kontrolerzy drogowi, ruchu, przewozów itp.) nie mogą być dopuszczeni do pełnienia tych obowiązków, przed złożeniem egzaminu ścisłego, przewidzianego w tabeli B rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21.I. 1925 r. Nr 405/2/25 (Dz. Urz. M. K. Nr 2 z 1925 r.).

Odnośnie do ustępu (4) § 4 wyjaśnia się, że pracownicy, którzy ukończyli wyszkolenie w pewnej kategorii służby i po odbyciu służby przygotowawczej powrócili do swych pierwotnych zajęć służbowych, mogą być powoływani do egzaminów ścisłych na odnośne stanowiska.

Nr P. 1/6619/31.

280.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 stycznia 1932 r. w sprawie przestrzegania formalności przy przeprowadzaniu egzaminów ścisłych.

W myśl przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Nr A.5, do przeprowadzania egzaminów ścisłych powołane są komisje egzaminacyjne, których każdorazowy skład podaje § 6 wspomnianych przepisów, a § 7 reguluje dokładnie postępowanie przy przeprowadzaniu tych egzaminów.

Stwierdzono jednak, że postanowienia powołanych powyżej przepisów nie są z całą dokładnością przestrzegane i że w czasie egzaminowania kandydatów, oprócz egzaminatora z danego przedmiotu, brak obecności tak przewodniczącego komisji, jak i innych egzaminatorów.

Ponieważ tego rodzaju postępowanie jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami, poleca się Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych przeprowadzać egzaminy ścisłe w myśl obowiązujących przepisów i przy zastosowaniu wszystkich przewidzianych pod tym względem formalności.

Nr PO. X. 138/7/32.

281.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 176 o zaopatrywaniu pracowników kolejowych w przepisy i instrukcje służbowe.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że pracownicy odbywający służbę przygotowawczą na różne stanowiska, natrafiają nieraz na trudności w otrzymywaniu niezbędnych do nauki podręczników, przepisów i instrukcji służbowych, co uniemożliwia im systematyczną i planową pracę w przyswajaniu sobie wiadomości fachowych.

Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych, że w myśl postanowienia, zawartego w § 3 p. 5 Przepisów Nr A. 5, kandydatom w czasie praktycznego szkolenia należy dać możność korzystania ze wszelkich przepisów i instrukcji.

Wypożyczać należy pracownikom przepisy, instrukcje i inne wydawnictwa (dzienniki urzędowe, okólniki itp.) nie tylko na czas praktyki, lecz i na czas przygotowywania się do złożenia egzaminu.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom postanowienia zawarte w § 22 (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „P. K. P.", w którym mowa o obowiązku zaopatrywania pracowników w instrukcje potrzebne do wykonywania służby.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych wydadzą odpowiednie polecenie podległym jednostkom służbowym.

Jednocześnie odwołuje się okólniki:
a) z 13.II. 1935 Nr P. 5-57/10/35,
b) z 26.IX. 1935 Nr P. 5-57/38/35.

Nr P. 5-57/25/37.

282.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 177 w sprawie szkolenia stenografów.

Ministerstwo Komunikacji poleca co następuje:

1) każda Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych powinna posiadać dwóch pracowników, umiejących dobrze stenografować, w tym jednego możliwie w języku obcym;

2) spośród pracowników należy wybrać takich, którzy ze względu na posiadane kwalifikacje ogólne i fachowe (pod uwagę należy brać również znajomość języków obcych), będą mogli być użyci w charakterze stenografów na konferencjach, zwoływanych przez wydziały i biura Dyrekcyj;

3) stenografowie powinni należeć do składu jednego z wydziałów, lub biur Dyrekcji,

4) stenografów należy jak najczęściej używać do pracy na konferencjach, celem utrzymania na odpowiednim poziomie sprawności stenografowania;

5) pracowników, posiadających braki w umiejętności stenografowania, należy dokształcać na kursach prywatnych; o przydział potrzebnych kredytów z dz. 2 r. 9 § 2 na dokształ-

cenie stenografów, występować będą Dyrekcje do Ministerstwa Komunikacji we właściwym czasie.

Nr P. 5-58/31/37.

283.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 lipca 1935 r. o przydziałach służbowych absolwentów kursów ruchowo-handlowych i kursów handlowo-taryfowych na adiunkta.

Absolwenci kursów ruchowo - handlowych (lub handlowo-taryfowych) na stanowisko adiunkta, są w myśl obowiązujących dotychczas zarządzeń zatrudniani w okresie najmniej 5-ciu lat po ukończeniu kursu, na linii w służbie ruchu (lub handlowo-taryfowej).

Związane ze znacznymi kosztami szkolenie pracowników na wspomnianych kursach, ma na celu uzyskanie pełnowartościowych pracowników dla służby ruchu (i handlowo-taryfowej), spośród których, z biegiem czasu, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych mogłyby wybierać wybitniejszych kandydatów do pracy w charakterze instruktorów, dyspozytorów oraz referentów w oddziałach ruchowo-handlowych i w centrali.

Ministerstwo Komunikacji kładzie specjalny nacisk na to, aby absolwenci kursów ruchowo-handlowych zatrudnieni byli stale w służbie ruchu, absolwenci zaś kursów handlowo-taryfowych — w służbie handlowo-taryfowej, a częściowo w biurach finansowych i kontroli dochodów.

Z uwagi na potrzebę obsadzania niektórych stanowisk w centrali i oddziałach ruchowo-handlowych absolwentami wspomnianych kursów, oraz celem lepszego wykorzystania specjalnie uzdolnionych i wykwalifikowanych pracowników, Ministerstwo Komunikacji zezwala, **w wyjątkowych przypadkach i jedynie dla dobra służby,** na przenoszenie absolwentów wspomnianych kursów z linii do pracy w centrali, lub w oddziałach ruchowo-handlowych, **po upływie 3-ch lat pobytu na linii,** z tym nadmienieniem, że jako zasadę należy nadal zachować 5-cio letni okres pracy na linii.

Na zatrudnienie absolwentów w wydziałach, biurach Dyrekcyj oraz w oddziałach, **w innych służbach,** zezwala się również tylko w razie istotnej potrzeby, dopiero po upływie 5-letniego okresu pracy na linii, przy czym pracownikami tymi obsadzone być mogą jedynie stanowiska, na których będą oni mogli w pełni zastosować nabytą wiedzę.

Zatrudnienie absolwentów kursów przed upływem ustalonych powyżej okresów 3-ch i 5-ciu lat służby po ukończeniu kursu, w sposób nie przewidziany niniejszym zarządzeniem, wymaga uprzedniego uzyskania zgody Ministerstwa Komunikacji.

Zaznacza się, że nad właściwym, zgodnym z niniejszym okólnikiem, zatrudnieniem absolwentów kursów powinni specjalnie czuwać naczelnicy biur personalnych Dyrekcji.

Niniejsze zarządzenie nie dotyczy szkolonych na kursach b. podoficerów zawodowych, co do sposobu zatrudnienia których obowiązują oddzielnie wydane zarządzenia.

Nr P. 5-59/1/35.

284.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 stycznia 1931 r., w sprawie uznania egzaminów, złożonych przez pracowników z wyższym wykształceniem, na kursach ruchowo - handlowych na adiunkta, jako równorzędnych z egzaminem referendarskim.

Słuchacze kursów ruchowo-handlowych (lub handlowo-taryfowych) na stanowisko adiunkta, posiadający wyższe wykształcenie, poddawani są egzaminom ścisłym przewidzianym dla uczestników wspomnianych kursów.

Wobec tego, że zakres egzaminów, którym poddawani są absolwenci wspomnianych kursów kolejowych nie tylko że nie jest szczuplejszy od zakresu egzaminu przewidzianego w Przepisach Nr A-5 na stanowiska referendarskie, (§ 57 cz. IV), lecz nawet obejmuje niektóre przedmioty w szerszym zakresie, — nie należy pracowników z wyższym wykształceniem, którzy ukończyli kurs ruchowo-handlowy (lub handlowo-taryfowy) na adiunkta i złożyli przepisowe egzaminy na kursie, poddawać dodatkowym egzaminom uzupełniającym, o ile pozostają nadal w służbie ruchu lub handlowo-taryfowej.

Gdyby natomiast absolwenci wspomnianych kursów, posiadający wykształcenie wyższe, mieli przejść na stałe do innych działów służby, jak drogowej, mechanicznej, elektrotechnicznej, do biura personalnego lub prawnego, wówczas obowiązani są złożyć egzamin dodatkowy z tych przedmiotów, objętych egzaminem na referendarza, ustalonym przepisami Nr A-5, które nie były objęte programem egzaminu, złożonego na kursie.

Nr P. 1/17823/30.

285.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 października 1935 r. w sprawie zorganizowania pracy instruktorów służby ruchu.

Do czasu ukazania się nowych Przepisów o służbie przygotowawczej, egzaminach i do-

kształcaniu pracowników P. K. P. (Nr A. 5), podstawą do zorganizowania pracy instruktorów służby ruchu pozostają nadal Przepisy o periodycznym pouczaniu i egzaminowaniu pracowników P. K. P. (ogłoszone w Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 25, poz. 146).

Nr P. 5-53/71/35.

Jednocześnie tracą swą ważność okólniki:

a) z dnia 30.IV. 1931 Nr P. 2)1888/31,
b) z dnia 23.IX. 1932 Nr P. O. X.-138/40,
c) z dnia 15.II. 1933 Nr P. O. X. 138/9,
d) z dnia 29.VII. 1935 Nr P. 5-57/28/35,
e) z dnia 30.XII. 1936 Nr P. 5-57/40/36.

Nr P. 5-57/26/37.

286.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 178 w sprawie dopuszczania praktykantów z wyższym i średnim wykształceniem technicznym do egzaminu na maszynistę parowozu.

Ministerstwo Kamunikacji poleca co następuje:

1) praktykanci z ukończonymi studiami wyższymi technicznymi, mogą być dopuszczani do egzaminu na maszynistę parowozu, według § 37 Przepisów Nr A. 5, po odbyciu skróconej służby w charakterze pomocnika maszynisty parowozu, podczas której powinni przejechać co najmniej 6.000 km. w pociągach, w czasie nie krótszym niż 4 miesiące (§ 57 Część II. B. pkt. 2) Przepisów Nr A. 5);

2) praktykanci ze średnim technicznym wykształceniem odpowiednim dla służby mechanicznej, odbywający służbę przygotowawczą według programów zawartych w §§ 37 i 43 Przepisów Nr A. 5, mogą być dopuszczeni do egzaminu ścisłego na maszynistę parowozu po odbyciu co najmniej 12-miesięcznej służby w charakterze pomocnika maszynisty parowozu i przejechaniu nie mniej niż 20.000 km.;

3) pracownicy z wykształceniem średnim technicznym, którzy są kandydatami na stanowisko technika w służbie mechanicznej i odbywają służbę przygotowawczą w myśl postanowień § 52/II Przepisów Nr A. 5, mogą być dopuszczeni do egzaminu na maszynistę parowozu po 6-miesięcznej co najmniej, służbie w charakterze pomocnika maszynisty, w którym to czasie powinni przejechać najmniej 10.000 km.;

4) postanowienia pkt. 2) i 3) odnoszą się również do pracowników, nie posiadających średniego technicznego wykształcenia, których w drodze wyjątku, dopuszczono do egzaminu na kierownika robót (pomocnika zawiadowcy sekcji warsztatów) lub na technika w służbie mechanicznej (§§ 43 i 52 Przepisów Nr A. 5);

5) postanowienia pkt. 1) i 2) mogą być stosowane również wobec odnośnych pracowników kolei użytku publicznego i prywatnego, nie będących w zarządzie przedsiębiorstwa „P.K.P.", którzy poddawani są egzaminowi na maszynistę parowozu (Dz. T. i Z. K. Nr 22 z dnia 8.V. 1935 r., poz. 259).

287.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 179 w sprawie warunków dopuszczania pracowników wszystkich kategorii do egzaminów na konduktora I klasy, kierownika pociągu i maszynistę parowozu.

Wobec naturalnego ubytku pracowników etatowych we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych daje się odczuwać brak egzaminowanych pracowników na stanowisku konduktora I kl., kierownika pociągu II kl. oraz maszynisty parowozu.

Celem uzupełnienia tych braków i obsadzenia wolnych stanowisk pracownikami egzaminowanymi, upoważnia się wszystkie Dyrekcje do stosowania wyjątkowo, na czas przejściowy, następujących ulg przy dopuszczaniu pracowników do egzaminów ścisłych przewidzianych w §§ 26, 27 i 37 Przepisów Nr A. 5:

1) do egzaminu na stanowisko konduktora I klasy (§ 26 Przepisów Nr A. 5) mogą być dopuszczani pracownicy wszystkich kategorii (etatowi, stali i umowni), którzy posiadają egzamin ścisły na hamulcowego, pełnili czynności, przywiązane do stanowiska konduktora II klasy przez okres co najmniej jednoroczny i mają ukończoną szkołę powszechną oraz dobrą kwalifikację służbową;

2) do egzaminu na stanowisko kierownika pociągu II klasy (§ 27 Przepisów Nr A. 5), mogą być dopuszczani pracownicy wszystkich kategorii (etatowi, stali i umowni), którzy posiadają egzaminy ścisłe na hamulcowego i konduktora I klasy, pełnili czynności przywiązane do stanowiska konduktora I klasy przez okres co najmniej jednoroczny i mają ukończoną szkołę powszechną, lub odpowiednią klasę szkoły ogólnokształcącej, albo inne wykształcenie równorzędne, oraz dobrą kwalifikację służbową; pierwszeństwo należy dawać pracownikom, posiadającym znajomość języków obcych;

3) do egzaminu na stanowisko maszynisty parowozu (§ 37 Przepisów Nr A. 5) mogą być dopuszczeni pracownicy wszystkich kategorii (etatowi, stali i umowni), którzy posiadają egzamin ścisły na stanowisko pomocnika maszynisty parowozu, a ponadto wszystkie inne warunki, wymienione w §§ 36 i 37 Przepisów Nr A. 5).

Postanowienia powyższe mają charakter przejściowy i obowiązują aż do odwołania.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji zauważa, że w myśl postanowień §§ 27 i 28 Przepisów Nr A. 5, do egzaminów ścisłych na kierownika pociągu II i I kl. mogą być dopuszczani kandydaci, posiadający, oprócz innych wymaganych warunków, „dobrą" kwalifikację służbową.

W razie braku zgłaszających się dobrowolnie do egzaminu na kierownika pociągu I i II klasy pracowników o „dobrej" kwalifikacji, Dyrekcje Okręgowe K. P. mogą z urzędu powoływać do tych egzaminów pracowników, posiadających oprócz innych wymaganych warunków, także „dobrą" kwalifikację służbową.

Jednocześnie tracą swą ważność okólniki:
a) z 4.IX. 1931 Nr P. 1/15785/31,
b) z 14.VI. 1934 Nr P. O. III. 57/1/34,
c) z 3.X. 1934 Nr P. 5-57/31/34.

Nr P. 5-57/27/37.

288.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 stycznia 1935 r. w sprawie sporządzania protokółów egzaminacyjnych oraz przeprowadzania egzaminów na nastawniczego.

Stwierdzono na jednej ze stacji, iż w protokóle egzaminacyjnym zwrotniczego, zatrudnionego w charakterze nastawniczego, nie zaznaczono, że był on egzaminowany ze znajomości urządzeń bezpieczeństwa.

Poleca się zatym Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych aby w protokóle egzaminacyjnym (druk serii A. Nr 41) każdego pracownika, który złożył egzamin na zwrotniczego, uzupełniony znajomością przepisów blokowych i o nastawniach (w myśl postanowień ustępu końcowego § 29 przepisów Nr A. 5), zanotowane było, że został on przeegzaminowany również ze znajomości urządzeń bezpieczeństwa.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że wyznaczenie zwrotniczych do służby na nastawniach dozwolony jest jedynie po uzupełnieniu egzaminu na zwrotniczego znajomością przepisów blokowych i o nastawniach, oraz po złożeniu **egzaminu praktycznego,** polegającego na sprawdzaniu przez kontrolera ruchu, lub zawiadowcę stacji, umiejętności obsługiwania urządzeń bezpieczeństwa (w myśl **§ 11** p. 4 Przepisów Nr A. 5).

O złożeniu egzaminu praktycznego oraz upoważnieniu pracownika do samodzielnego pełnienia służby w charakterze nastawniczego, powinien być sporządzony protokół, według wzoru druku serii A. Nr 39, w którym wyraz „tymczasowy" należy zastąpić wyrazem „praktyczny".

Poza tym fakt upoważnienia zwrotniczego do samodzielnego pełnienia służby na nastawniach należy zanotować również w protokóle egzaminu ścisłego.

Nr P. 5-57/1/35.

289.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 lutego 1936 r., w sprawie szkolenia absolwentów kursów telegraficznych na dyżurnych ruchu.

Ministerstwo Komunikacji zezwala na dopuszczenie absolwentów kursów telegraficznych, uruchomionych 1.I. 1935 w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie, Wilnie, Poznaniu, Toruniu i Krakowie, do dalszej, uzupełniającej służby przygotowawczej, w celu praktycznego przeszkolenia w służbie dyżurnych ruchu, po uprzednim poddaniu ich uzupełniającemu badaniu psychotechnicznemu, jako kandydatów na stanowisko dyżurnego ruchu.

Aby uniknąć delegowania pracowników do pracowni psychotechnicznych i połączonych z tym kosztów na diety, należy w jak najszerszej mierze wykorzystać wagony psychotechniczne.

Praktyczne szkolenie omawianych pracowników na dużyrnych ruchu powinno, zasadniczo, odbywać się w czasie wolnym od ich zajęć służbowych; Dyrekcje mogą jednak, według uznania, zwalniać szkolonych pracowników od pełnienia obowiązków służbowych (jeżeli to będzie możliwe bez uszczerbku dla biegu pracy w miejscach ich przydziałów służbowych), w celu szybszego przeszkolenia ich do pracy w charakterze dyżurnych ruchu.

Praktykę uzupełniającą poszczególnych absolwentów należy zorganizować w taki sposób, żeby każdy z nich odbył dodatkowe praktyczne szkolenie (licząc według pełnej ilości godzin dziennego zajęcia), w następującym zakresie:

1) 2½ — miesięczne szkolenie w służbie ruchu, a mianowicie:
   a) praca manewrowa, zwronice, nastawnie, bloki — $^1/_2$ miesiąca,
   b) szkolenie w służbie dyżurnego ruchu pod nadzorem — 2 miesiące

(w tym czasie należy umożliwić pracownikom odbycie najmniej dwóch jazd pociągami towarowymi, w charakterze hamulcowego i kierownika pociągu);

2) 2½ — miesięczne szkolenie w służbie handlowo-taryfowej, (kasy: biletowa, bagażowa, towarowa, stacyjna oraz ekspedycja towarowa).

W czasie praktycznego szkolenia pracownicy powinni prowadzić „dziennik pracy" dla zapisywania wykonywanych zajęć, z oznaczeniem dat i ilości godzin praktycznego szkolenia; dzienniki powinny być co pewien czas sprawdzane i poświadczane przez zwierzchników służbowych.

Z każdego okresu szkolenia zwierzchnicy służbowi obowiązani są przedstawiać Dyrekcjom sprawozdania o przebiegu szkolenia i uzdolnieniu pracowników (na druku serii A Nr 43).

Po zakończeniu praktyki uzupełniającej, odnośnych pracowników należy poddać egza-

minom ścisłym, ruchowo - administracyjnemu i handlowo - taryfowemu, a to kandydatów posiadających średnie wykształcenie — na stanowisko adiunkta, a pozostałych na stanowisko asystenta, według dotyczących postanowień przepisów egzaminacyjnych Nr A. 5.

Nr P. 5-53/1/36.

290.

Okolnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r., w sprawie zakresu służby przygotowawczej i egzaminów ścisłych dla praktykantów kolejowych z wykształceniem średnim technicznym, oraz dla praktykantów referendarskich (z wykształceniem wyższym) w służbie pomiarowej i zasobów.

(1) Poniżej ustala się zakres służby przygotowawczej i egzaminów ścisłych dla praktykantów:

1) z wykształceniem średnim - technicznym i mierniczym,

2) z wykształceniem wyższym w służbie pomiarowej i zasobów.

(2) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko zawiadowcy odcinka drogowego.**

1)służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

a) na odcinku drogowym, po czym praktykanci obowiązani są złożyć egzamin tymczasowy na torowego	4 miesiące,
b) na stanowisku torowego . .	2 „
c) na odcinku sygnałowym . .	1 miesiąc
d) w warsztacie sygnałowym . .	1 „
e) na stacji w zakresie prowadzenia ruchu pociągów . . .	1 „
f) w biurze oddziału drogowego .	1 „
g) zajęcie na stanowisku zawiadowcy odcinka drogowego, pod nadzorem i odpowiedzialnością zawiadowcy odcinka drogowego	3 miesiące
łącznie	13 miesięcy;

2) w Dyrekcjach Okręgowych K. P. w Poznaniu i Toruniu, w których zawiadowca odcinka drogowego pełni jednocześnie obowiązki zawiadowcy odcinka sygnałowego, przewidziane w pkt. 1 c) i d) szkolenie przedłuża się łącznie do trzech miesięcy, a szkolenie przewidziane w pkt. 1 g) skraca się do dwóch miesięcy.

3) zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 16 Przepisów Nr A 5.

(3) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko zawiadowcy odcinka sygnałowego.**

1) Służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

a) w warsztacie elektrotechnicznym (słabe prądy) lub sygnałowym	4 miesiące,
b) na odcinku drogowym . .	1 miesiąc
c) na odcinku sygnałowym . .	4 miesiące,
d) na stacji, w zakresie prowadzenia ruchu pociągów . . .	1 miesiąc,
e) w biurze oddziału drogowego .	1 „
f) zajęcie na stanowisku zawiadowcy odcinka sygnałowego, pod nadzorem i odpowiedzialnością zawiadowcy odcinka sygnałowego	2 miesiące
łącznie	13 miesięcy.

2) Zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 45 Przepisów Nr A 5.

(4) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko technika służby drogowej.**

1) służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

a) na odcinku drogowym . .	5 miesięcy,
b) na odcinku sygnałowym . .	1 miesiąc,
c) na stacji, w zakresie prowadzenia ruchu pociągów . . .	1 „
d) w biurze oddziału drogowego .	2 miesiące,
e) zajęcie w wydziale drogowym .	4 „
łącznie	13 miesięcy.

2) W Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, w których zaznajomienie się z istniejącymi urządzeniami zabezpieczającymi i teletechnicznymi wymaga dłuższego szkolenia, należy szkolenie pkt. 1 b) przedłużyć do 2-ch miesięcy, a zajęcie pkt. 1-e) skrócić do 3-ch miesięcy.

3) Zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 52 Cz. I Przepisów Nr A 5.

(5) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko kierownika robót (pomocnika zawiadowcy sekcji warsztatów.)**

1) Służbę przygotowawczą praktykanci powinni odbyć według § 43 Przepisów Nr A 5, z tym zastrzeżeniem, że w charakterze pomocnika maszynisty powinni odbyć 12 miesięczną praktykę, w czasie której mają przejechać nie mniej niż 20.000 klm, a po odbyciu tej praktyki złożyć egzamin ścisły na stanowisko maszynisty parowozu,

2) zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 43 Przepisów Nr A 5.

(6)**Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko technika maszynowego.**

1) służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

a) praktyka w charakterze pomocnika maszynisty parowozu i przejechanie nie mniej niż 10.000 klm, ...	**6 miesięcy,**

b) praktyka w warsztatach w służbie kierownika robót (pomocnika zawiadowcy sekcji warsztatów) . . . . . 3 miesiące,
c) w biurze parowozowni głównej . 2 „
d) w wydziale mechanicznym . 1 miesiąc,

łącznie 12 miesięcy.

2) Zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 52 cz. II Przepisów Nr A 5.

(7) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko technika w służbie elektrotechnicznej słabych prądów.**

1) Służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:
a) w warsztacie sygnałowym . 5 miesięcy,
b) na odcinku sygnałowym . . 3 miesiące,
c) na odcinku drogowym . . 1 miesiąc,
d) szkolenie w służbie ruchu . . 1 „
e) w dziale zabezpieczenia ruchu pociągów wydziału drogowego, lub wydziale elektrotechnicznym (słabe prądy) . . . 2 miesiące,

łącznie 12 miesięcy.

2) Zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 52 Cz. III Przepisów Nr A 5.

(8) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko elektrotechnika (silne prądy).**

1) Służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:
a) w elektrowni . . . . . 8 miesięcy,
b) w biurze parowozowni głównej 1 miesiąc,
c) w dziale silnych prądów wydziału mechanicznego, lub w wydziale elektrotechnicznym . 3 miesiące,

łącznie 12 miesięcy.

2) zakres egzaminu ścisłego podany jest w § 53 Przepisów Nr A 5.

(9) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko technika w służbie zasobów.**

1) Służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:
a) na stacji ogólne zaznajomienie się ze służbą stacyjną, a w szczególności z gospodarką materiałową) . . . . . . ½ miesiąca,
b) w oddziale drogowym (gospodarka materiałowa) . . . ½ „
c) w parowozowni głównej (gospodarka materiałowa) . . 1 miesiąc,
d) w warsztatach głównych (gospodarka materiałowa) . . 2 miesiące,
e) w składzie opłatu . . . ½ miesiąca,
f) w głównym magazynie zasobów 5 miesięcy,
g) w wydziale zasobów . . 2 miesiące,
h) w biurze finansowym (dział ewidencji i kontroli materiałów ½ miesiąca,

łącznie 12 miesięcy.

2) zakres egzaminu ścisłego jest następujący:

a) egzamin pisemny polega na opracowaniu dwóch tematów: jednego z dziedziny personalnej lub rachunkowej i drugiego z dziedziny gospodarki materiałowej;

b) egzamin ustny obejmuje znajomość:

przepisów podanych w zakresie egzaminu na technika w służbie drogowej, w § 52 Przepisów Nr A 5, w punktach od 1) do 10),

instrukcji służbowych dla pracowników służby drogowej,

ogólnych przepisów o rachunkowości P.K.P. ze szczególnym uwzględnieniem rachunkowości materiałowej, mianownictwa materiałów,

przepisów o niesieniu pierwszej pomocy lekarskiej,

przepisów ruchu i sygnalizacji kolejowej oraz przepisów o budowie i eksploatacji kolei (w zarysie),

gospodarki wagonowej i przepisów o czyszczeniu i dezynfekcji wagonów (w zarysie),

obrony przeciwpożarowej,

przepisów o pomocy lekarskiej,

przepisów o ulgowych i bezpłatnych przejazdach pracowników i ich rodzin,

instrukcji biurowej,

ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli (w zarysie),

obrony przeciwlotniczo-gazowej.

3) Skład komisji egzaminacyjnej jest następujący:

a) przewodniczący: zastępca naczelnika wydziału zasobów,

b) członkowie: po jednym starszym pracowniku z wykształceniem wyższym lub średnim z wydziału ruchu i zasobów oraz biur personalnego i finansowego.

(10) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko mierniczego.**

1) Służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

okres I: szkolenie według skróconego programu służby przygotowawczej, obowiązującej techników służby drogowej, w myśl Przepisów Nr A 5 . 6 miesięcy,

okres II: szkolenie przy pomiarach techniczno-kolejowych i gruntowych . . . . . 6 miesięcy,

w tym:

a) 3-miesięczne zatrudnienie w dziale pomiarowym wydziału drogowego, a mianowicie:

przy regulacji łuków na szlakach i stacjach, przy pomiarze starych linii i stacji kolejowych,

przy profilowaniu i przekilometrowaniu linii oraz ich biurowym opracowaniu,

przy pomiarach granic nieruchomości kolejowej, związanych z wykupem gruntów, lub z uregulowaniem granic nieruchomości kolejowej,

zaznajomienie się z referowaniem spraw natury technicznej,

zaznajomienie się z czynnościami rachunkowo - kasowymi i budżetowymi;

b) 2-miesięczne zatrudnienie w oddziale budowy kolei państwowych przy budowie nowych linii, dla zapoznania się z całokształtem prac, związanych z budową oraz potrzebnymi czynnościami pomiarowymi, aż do sporządzenia ostatecznego planu nowej linii,

c) 1-miesięczne zatrudnienie w biurze prawnym Dyrekcji, przy załatwianiu spraw wywłaszczeniowych i zahipotekowania gruntów, ewidencji ksiąg gruntowych itp.

Jeżeli w danej Dyrekcji nie prowadzi się budowy linii kolejowej, wówczas wzamian szkolenia, o którym mowa w pkt. b), należy przedłużyć o 2 miesiące zatrudnienie praktykanta w dziale pomiarowym wydziału drogowego,

2) zakres ogzaminu ścisłego jest następujący:

a) egzamin pisemny obejmuje opracowanie dwóch tematów: jednego z dziedziny administracji służby drogowej i drugiego z dziedziny pomiarów dla celów kolejowych,

b) egzamin ustny obejmuje znajomość:

ustroju Państwa i organizacji władz państwowych oraz sądowych,

organizacji Ministerstwa Komunikacji, Dyrekcji Okręgowych i Oddziałów Kolei Państwowych,

przepisów o stosunku służbowym pracowników P.K.P.,

przepisów o uposażeniu, oraz przepisów o dodatkach służbowych i należnościach ubocznych tych pracowników,

przepisów o czasie, ochronie i bezpieczeństwie pracy,

ogólnych przepisów o rachunkowości P.K.P. w zakresie obowiązującym zawiadowców odcinków drogowych,

schematu budżetowego oraz zasad układania preliminarza budżetowego w odniesieniu do służby drogowej,

przepisów sygnalizacji kolejowej (w zarysie) oraz ogólnych zasad prowadzenia ruchu kolejowego,

przepisów o rozpisywaniu przetargów i zawieraniu umów o roboty i dostawy (w zarysie),

rodzajów ubezpieczeń kolejowych i ich głównych zasad (w zarysie),

przepisów o budowie i utrzymaniu toru oraz przepisów projektowania stacji (w zarysie),

ustawy wywłaszczeniowej, koncesyjnej i hipotecznej,

instrukcji katastralnych i przepisów wykonawczych w zakresie obowiązującym przy pomiarach wykonywanych przez P.K.P.,

przepisów o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg gruntowych, w szczególności kolejowych ksiąg gruntowych,

zakładania i prowadzenia katastru gruntowego, budynkowego i jego łączności z księgą gruntową,

ustaw budowlanych, w zakresie wznoszenia budowli na gruncie kolejowym i w sąsiedztwie kolei (rejony i pasy ochronne),

instrukcji, przepisów i ustaw dotyczących wykonywania pomiarów,

używanych do pracy instrumentów i przyrządów pomiarowych, geografii kolejowej Polski,

instrukcji biurowej dla D.O.K.P. i podległych im jednostek służbowych,

obrony przeciwlotniczo-gazowej.

3) skład komisji egzaminacyjnej jest następujący:

a) przewodniczący: naczelnik lub zastępca naczelnika służby drogowej,

b) członkowie: kierownik działu pomiarowego, lub 1 inżynier-mierniczy służby drogowej, 1 starszy pracownik służby ruchu, 1 starszy pracownik biura finansowego, 1 starszy pracownik biura personalnego.

(11) **Służba przygotowawcza i egzamin dla inżynierów mierniczych.**

Inżynierowie - mierniczy obowiązani są odbyć służbę przygotowawczą i złożyć egzamin ścisły na referendarza służby drogowej, według § 57 Przepisów Nr A 5.

(12) **Służba przygotowawcza i egzamin na stanowisko referendarza służby zasobów.**

1) służba przygotowawcza obejmuje szkolenie w następującym zakresie:

a) na stacji (ogólne zaznajomienie się ze służbą stacyjną, a w szczególności z gospodarką materiałową)	½ miesiąca,
b) na oddziale drogowym (gospodarka materiałowa) . . .	½ "
c) w parowozowni głównej (gospodarka materiałowa) . .	1 miesiąc,
d) w warsztatach głównych (gospodarka materiałowa) . .	2 miesiące,
e) w składzie opału . . .	½ miesiąca,
f) w głównym magazynie zasobów	4 miesiące,
g) w wydziale zasobów . . .	3 "
h) w biurze finansowym (dział ewidencji i kontroli materiałowej)	½ miesiąca,
łącznie	12 miesięcy;

2) egzamin ścisły na referendarza praktykanci obowiązani są złożyć według programu, zawartego w § 57 cz. B. II Przepisów Nr A. 5, z następującymi zmianami:

a) zakres egzaminu pisemnego obejmuje 2 tematy, jeden z dziedziny personalnej i rachun-

kowej, a drugi z dziedziny gospodarki materiałowej,

b) z zakresu egzaminu ustnego należy: zwolnić praktykantów ze znajomości przepisów wyszczególnionych w punktach 8) i 13), znajomość z przepisów, wyszczególnionych w punkcie 2), obowiązuje tylko w zakresie ogólnym, znajomość przepisów wyszczególnionych w punktach 6) i 19) ograniczyć do zakresu służby zasobowej, znajomość przedmiotów, wyszczególnionych w punktach 9) i 14) programu, obowiązuje w pełnym zakresie,

3) skład komisji egzaminacyjnej jest następujący:

a) przewodniczący: Wicedyrektor Kolei Państwowych,

b) członkowie: naczelnicy, lub zastępcy naczelników służby ruchu i zasobów, oraz biur personalnego i finansowego.

13) W związku z niniejszym okólnikiem, należy wprowadzić odpowiednie uzupełnienia do Przepisów Nr A. 5.

(14) Jednocześnie tracą swą ważność okólniki:

1) z dnia 30 czerwca 1933 r. Nr P. O. III. 57/6/33,

2) z dnia 25 lutego 1936 r. Nr P. 5-57/47/35,

3) z dnia 23 czerwca 1936 r. Nr P. 5-57/20/36.

Nr P. 5-57/28/37.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00. wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 40.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 92770. 23.VIII.37. 8400.